Domenica 12 Dicembre 1852. Anno terzo — Num. 50.

L' ALCHIMISTA FRIULANO

ALCUNE CIFRE DELLA STATISTICA EUROPEA

ARTICOLO II.

Emigrazione Germanica e Belgia

Sovra il continente europeo è la Germania che manda agli Stati-Uniti il maggior numero d'emigrati. La Prussia, la Baviera, il Würtemberg, il granducato di Baden, il ducato di Nassau vedono partire ciascun anno migliaja di famiglie che espatriano al di là dei marj e che si incontrano sull' altra riva dell' Oceano coll' emigrazione britannica.

Qual bisogno, qual sentimento, quale idea sospinge la razza germanica a questo esilio volontario, che dal 1815 in poi ha seguito di giorno in giorno una progressione crescente? La Germania non è, come l'Irlanda, un paese di miseria; non havvi colà eccedenza di popolazione; non sembra che il capitale disponibile sia insufficiente ad occupare tutte le braccia; i Germani non possedono colonie che li chiamino a lontani viaggi, ed il mare non bagna che un lembo del loro territorio. Come si spiega dunque che una nazione la quale occupa l'interno del continente, e i di cui costumi, l'aspetto, gli interessi sembrerebbero doverla attaccare al suolo natale, vi getti ciascun anno all'estero più che cento mila individui?

In certi Stati d'Allemagna, in Baviera e nel Würtemberg p. e. le leggi d'eredità si oppongono alla divisione del suolo; altrove al contrario, principalmente nelle provincie renane della Prussia e nel granducato di Baden, il territorio è troppo spezzato; la maggior parte dei proprietari non ritirano dal proprio tenere una rendita che basti ai loro bisogni ed a quelli della famiglia. Viene quindi il giorno in cui si trovano aggravati da debiti e manomessi dall' usura. Pervenuti a questo punto, egli è duopo che si rassegnino a passare nella classe dei proletari, o che abbandonino il paese. Allorchè hanno preso quest' ultimo partito, eglino vendono tutti i loro beni, liquidano i debiti ed espatriano cogli avvanzi del loro capitale. La piccola proprietà fornisce così all' emigrazione un considerevole contingente, e si comprende perchè i Germanici, trasportati sovra un altro suolo, si dedicano principalmente all' agricoltura, mentre gli Inglesi e gl' Irlandesi si mostrano più atti alle operazioni del traffico ed ai lavori d' industria. Il proletariato concorre in Germania, come negli altri paesi, ad ingrossare la cifra dell' emigrazione; ma non ne forma, come in Inghilterra, l' elemento principale.

In Germania, come in Inghilterra, si temettero molto le conseguenze tanto politiche quanto economiche dell' emigrazione. Fino dal 1845 uno scrittore faceva ascendere a molti milioni il numero di Tedeschi stabiliti fuori del territorio germanico: si riteneva che questa continua sottrazione di braccia dovesse divenire seria cagione d' impoverimento pel paese; ma le doglianze degli economisti ed i timori dei governi si mostrano impotenti contro l' irresistibile attrazione che a certa epoca agisce sulle immaginazioni popolari. Le classi nobili, per lungo tempo ostili all' emigrazione, compresero alla fine che l' interesse politico loro consigliava di secondarla, e d' introdurre il loro alto patronato in questa nuova via che l' attività nazionale si era aperta; esse formarono una società allo scopo di colonizzare li Texas *). La marina delle città anseatiche trovavasi in condizione di effettuare i trasporti, e la naturale estensione dei cambi doveva attirare verso questo nuovo ramo d' industria gli sforzi ed i capitali di tutti i paesi associati; se l' Inghilterra si era versata sugli Stati-Uniti, le fertili ed estese pianure del Texas offrivano alla Germania un campo di coltivazione facile e non contrastata; ma la società dei nobili aveva appena cominciato le sue operazioni che il Texas fu annesso alla grande federazione americana. Oltre a ciò, i primi emigrati aveano fondato nella Pensilvania città popolose: la colonizzazione del Texas si vide ben presto quasi del tutto abbandonata a profitto degli antichi Stati dell' Unione, dove i Germanici preferirono di raggiungere i loro concittadini che li avevano preceduti in America.

Il meccanismo dell' emigrazione trovasi molto più complicato in Allemagna che nell' Inghilterra. In quest' ultima regione il mare è sempre vicino; in poche ore le vaporiere d' aqua e le strade di ferro conducono l' emigrante al porto in cui deve imbarcarsi, ed i costumi essenzialmente marittimi del popolo permettono al passaggero di conoscere esattamente, e di preparare in antecipazione tutto ciò che gli sarà necessario durante il viaggio. Nell' Allemagna, al contrario, il contadino della

*) Appartiene il Texas alla Confederazione degli Stati-Uniti d' America: è situato sul golfo del Messico tra il 26 e 40 di lat. N.; il 96 e 110 di long. O.

Baviera o del Baden che si decide a lasciare il suo campo si trova ad una grande distanza dal porto; egli non ha mai veduto il mare. I sensali d'emigrazione e gli agenti delle compagnie pongono in opera seduzioni e promesse: gli consegnano un biglietto col quale, al suo arrivo ad Amburgo od a Brema, otterrà passaggio sopra nave in partenza. Conviene che egli sopporti la fatica e le spese di un lungo tragitto per terra; tassato dagli speculatori che, sotto pretesto di venirgli in ajuto, abusano della sua credulità e buona fede, trovasi egli sovente al termine delle sue risorse prima di essere giunto alla prima stazione, ed è obbligato a spogliarsi pezzo a pezzo, e per vile moneta, del suo modesto bagaglio: fortunato quando la nave su cui monta mette immediatamente alla vela e lo trasporta senza ritardo sovra una terra migliore!

Dei tre porti anseatici, Brema è quella che ha la prima esperito gli utili che l'emigrazione può procurare alla marina mercantile: 40,000 passaggieri, due terzi dei quali si diriggono verso gli Stati-Uniti, s'imbarcano ciascun anno a bordo delle sue navi. Amburgo e Lubecca si sono affrettate di seguire l'esempio di Brema, ed i loro armatori hanno stabilito un servizio regolare di vaporiere e bastimenti a vela, che mantengono comunicazioni dirette coi principali porti dell'America. La traversata da Amburgo a Nuova-York si compie in ventidue giorni, ed il prezzo del passaggio per i posti di sotto-coperta non eccedono i duecento franchi. L'affluenza degli emigranti verso le miniere della California ha dato un nuovo impulso a questi armamenti, che produssero risultati assai vantaggiosi. Anche Anversa richiama un certo numero di passaggeri. Noi vediamo in fine i Tedeschi e gli Svizzeri attraversare la Francia per recarsi al porto dell'*Havre*, dove le navi Americane che recarono balle di cotone li prendono a basso prezzo siccome carico di ritorno. Così la Germania può uscire dall'Europa per cinque grandi porti, solcando tre mari diversi: il Baltico cioè, il Mare del Nord e l'Oceano.

Agli occhi degli armatori e dei proprietari di vascelli gli emigranti rappresentano altrettanta merce di trasporto, e si considerano come risorse di nolo. Conveniva pertanto regolare anche qui questo nuovo ramo d'industria marittima. Nel 1847 il senato di Brema, e nel 1848 il granconsiglio d'Amburgo hanno promulgato le ordinanze che sono al presente in vigore. Codeste ordinanze, in unione alle disposizioni anteriori, reggono tutte le fasi dell'operazione, dal giorno in cui l'emigrante, *pervenuto dagli altri Stati della Germania*, tocca il territorio della città libera, fino al momento in cui egli sarà sbarcato al porto di sua destinazione. Per una misura di precauzione, di cui l'esperienza ha dimostrato la necessità, esse autorizzano l'espulsione dei viaggiatori che non avessero sufficienti mezzi per attendere la partenza della nave. Ad Amburgo, se la partenza viene ritardata oltre il termine fissato dal contratto d'imbarco, l'armatore è tenuto di pagare al viaggiatore un'indennità di soggiorno.

Il Governo Belgio ha pubblicato nell'anno 1848 un'ordinanza reale, che ha stabilito le basi della legislazione sull'argomento, e che fu completata da un'altra ordinanza del 10 maggio 1850. In virtù di questo ultimo atto venne istituita in Anversa una *Commissione d'ispezione degli emigrati*, sotto gli ordini del governatore della provincia. I passaggeri sono stati troppo sovente vittima della cupidigia degli speculatori, e l'amministrazione belgia ha compreso che, per impegnarli a prendere la strada d'Anversa, essa doveva conceder loro buone garanzie e proteggerli contro qualsiasi abuso di confidenza. Essa ha forse spinto tropp'oltre, con molto lodevole intenzione, le precauzioni del regolamento.

L'Olanda, la Svezia, la Norvegia, e fino la Finlandia mandano qualche colono in America: questo movimento però è restato fin'ora assai ristretto, e si confonde con quello della Germania. La Francia non contribuisce che per una piccola parte all'emigrazione europea. Lo stabilimento dei Baschi sulle rive della Plata è un fatto eccezionale e puramente locale. Tuttavia se la Francia non è ancora entrata arditamente nella corrente della grande emigrazione trasantlantica, essa trovasi in eccellente posizione per prestare le sue strade ed i suoi porti alle popolazioni che dal centro e dall'est dell'Europa si gettano verso l'Oceano. Il compimento della strada di ferro di Strasburgo ha aumentato le facilitazioni che la Francia offre naturalmente a questo transito per chi si reca al porto dell'*Havre*.

Allorchè si considera lo slancio irresistibile che trascina una frazione così considerevole della grande famiglia germanica, si rimane a buon diritto presi di meraviglia. Per i popoli che abitano le coste, l'emigrazione è un fatto semplice e naturale: le relazioni stabilite pei traffici, la vista continua di navi che approdano o che partono, e sopratutto la prospettiva dell'Oceano sempre agitato, le cui onde viaggiatrici l'immaginazione si compiace di seguire sotto altri cieli, provocano ed istigano le idee di espatriazione. Quivi noi ci troviamo in presenza di popolazioni mediterranee che disertano i loro campi ed i loro monti, percorrono penosamente vasti spazj, traversano territorj stranieri, e non esitano a sfidare i perigli marittimi. Convien dire che l'attrattiva sia molto potente o la necessità molto imperiosa per continuare questo grande movimento.

La Germania non possede colonie, ma essa invia nel Nuovo-Mondo una razza virile che paga nobilmente il suo tributo alla legge del lavoro e che onora l'emigrazione europea.

F. . . . . I.

CORSA GEOLOGICA
lungo la valle del Cismon

PARTE I.

Non v'ha geologo italiano il quale non conosca la importanza della provincia di Belluno riguardo alla grande varietà di roccie primitive e sedimentarie, che offrono a vicenda i monti e le valli, ond'è costituito e intersecato il suo suolo. Il chiarissimo professore *Catullo* si rese già benemerito sopra ogn'altro della sua patria collo illustrare i punti più importanti della geografia e della paleontologia di queste alpi. In tutte le sue memorie, in tutte le sue opere più celebrate, dalla *Zoologia fossile*, edita nel 1827, alla *Memoria geognostico-paleozoica sulle alpi venete*, che pubblicò nel 1846, non mancò di rivolgere e ribadire le sue osservazioni e ricerche sulla genesi, struttura e fauna fossile della provincia bellunese. Se tutte l'altre regioni, e specialmente quella del contermine Tirolo italiano, avessero un illustratore della portata del professore *Catullo* in fatto di studj orritognostico-paleozoici, la geognosia italiana progredirebbe assai più che non lo faccia attualmente, in onta alle infaticabili ricerche degli insigni geologi *Pareto* di Genova, *Collegno* di Torino, *Pasini* di Vicenza e *de Zigno* di Padova, per tacere di altri benemeriti cultori di questa scienza.

Forse si diluciderauno viemmeglio anche nelle regioni parziali le geologiche istituzioni, mercè la desiderata erezione di Gabinetti provinciali, già inculcati dall'attuale Ministero della pubblica istruzione, in cui si raccolgano gli oggetti più importanti e meritevoli di studio, marmi, roccie, minerali e fossili d'ogni epoca e d'ogni sedimento o formazione, che offre il suolo della relativa provincia. Facciam voti frattanto che sia presto attuata questa lodevole ministeriale risoluzione.

V'ha una parte però delle alpi rezie, e più propriamente della bassa provincia di Belluno, la quale non fu finora, a quanto pare, visitata e descritta geognosticamente nè dal sullodato professore *Catullo* nè da alcun altro geologo italiano. E questa si è la gran vallata del *Cismon*, che dall'alta giogaja dividente la valle di *Fiemme* dalla valle di Primiero, nel Tirolo italiano, si protende fino alla confluenza del *Cismon* col *Brenta*.

E in ispecialità ora che questa vallata va a prendere una qualche importanza nella economia dello Stato per una nuova strada ruotabile strategico-commerciale, che si è già progettato di aprirvi per cura dell'illustre *Cav. Negrelli* che alle cognizioni dell'arte congiunge un leale affetto alla sua patria, non andrà ora forse fuor di proposito un breve cenno intorno alla compage geologica dei monti che la fiancheggiano.

Partendo adunque dalla imboccatura del *Cismon* col *Brenta*, sopra il ponte così detto del *Cismon*, le due roccie che spalleggiano quest'angusta vallata, non divise fra loro che da una profonda sgolatura, per cui corre il torrente, appajono evidentemente costituite dalla formazione dolomitica amorfa, la quale, innalzandosi un trenta metri dall'alveo del fiume, viene ricoperta da larghi strati di calcare ammonitico-neocomiano. L'altipiano poi di *Noegno* o di *Cerogno* nel tenere di Arsiè, è tutto di vero *Biancone*, il quale forma anzi la base costituitiva del suolo di Rocca, Arsiè, Melame, Rivai ed Agana. – La frana discesa dal monte *Roncon* presso Fonzaso, e attraversante la via che da Primolano per Arsiè si dirige verso Feltre, presenta un fenomeno geologico singolare, ed è un largo strato orizzontale di silice, che si è naturalmente adagiata per affinità propria dopo lo scoscendimento della frana recente di trasporto che la racchiude. Questo fatto ci spiega abbastanza la formazione degli strati ed arnioni silicei, che si scorgono con frequenza nel calcare ammonitico-neocomiano e nel sistema cretaceo.

La roccia jurassica ricomparisce poi verso *Fonzaso*, la quale forma un eminente cinghio a tramontana del paese, restando più in alto velata da un potente terreno cretaceo, su cui poggiano i coltivati di *Faller* e di *Avena*. – Nel cavo di questa roccia, sopra il paese di Fonzaso, è fabbricata l'antica chiesuola di S. Michele, posto quasi a guardiano de' sottoposti vigneti.

Dalla suddetta roccia dolomitica si staccarono a tempi passati enormi massi che precipitarono abbasso, e ne copre ora le falde una lunga fascia di ciottolame (terreno *attuale* o *giovio*) su cui si coltivano ubertosi vigneti, che formano la ricchezza del paese. A cagione di tali depositi non si può scorgere la formazione del letto su cui giace la dolomia fonzasina.

Dalla parte opposta, in una profonda frana, detta *Vallorche*, sopra *Frassene*, tra gli strati della calcaria neocomiana v'ha una vena di litantrace bituminoso con abbondanti piriti ferrifere, di cui si voleva approfittare: anzi se ne provocò investitura privata; ma poscia se ne abbandonò il progetto, e con ragione, poichè non può corrispondere alle viste economico-speculative.

Procedendo innanzi, la valle verso *Pedessalto* si ristringe ancora a mo' di gola, e la roccia dolomitico-cavernosa ne forma le bande laterali. – In questa località essa mostra di aver sofferto una potente alterazione nella sua compage o gessificazione. Difatti ne' monti ove fu recisa per l'apertura della strada offre una significante friabilità, sgretolandosi sotto la mano, ed è piena di fori e cavernuccie rilucenti di cristalli calcarei. È di color bianco magnesiaco, e rassomiglia ad un antico conglomerato per una potenza di circa 30 metri tanto da una parte che dall'altra della valle.

Qui i banchi della dolomia inclinano verso tramontana sotto un angolo di circa 45 gradi, e vanno a nascondersi sotto il letto del fiume. – E così fanno in linea parallela gli strati delle calcarie

Baviera o del Baden che si decide a lasciare il suo campo si trova ad una grande distanza dal porto; egli non ha mai veduto il mare. I sensali d'emigrazione e gli agenti delle compagnie pongono in opera seduzioni e promesse: gli consegnano un biglietto col quale, al suo arrivo ad Amburgo od a Brema, otterrà passaggio sopra nave in partenza. Conviene che egli sopporti la fatica e le spese di un lungo tragitto per terra; tassato dagli speculatori che, sotto pretesto di venirgli in ajuto, abusano della sua credulità e buona fede, trovasi egli sovente al termine delle sue risorse prima di essere giunto alla prima stazione, ed è obbligato a spogliarsi pezzo a pezzo, e per vile moneta, del suo modesto bagaglio: fortunato quando la nave su cui monta mette immediatamente alla vela e lo trasporta senza ritardo sovra una terra migliore!

Dei tre porti anseatici, Brema è quella che ha la prima esperito gli utili che l'emigrazione può procurare alla marina mercantile: 40,000 passaggieri, due terzi dei quali si diriggono verso gli Stati-Uniti, s'imbarcano ciascun anno a bordo delle sue navi. Amburgo e Lubecca si sono affrettate di seguire l'esempio di Brema, ed i loro armatori hanno stabilito un servizio regolare di vaporiere e bastimenti a vela, che mantengono comunicazioni dirette coi principali porti dell'America. La traversata da Amburgo a Nuova-York si compie in ventidue giorni, ed il prezzo del passaggio per i posti di sotto-coperta non eccedono i duecento franchi. L'affluenza degli emigranti verso le miniere della California ha dato un nuovo impulso a questi armamenti, che produssero risultati assai vantaggiosi. Anche Anversa richiama un certo numero di passaggeri. Noi vediamo in fine i Tedeschi e gli Svizzeri attraversare la Francia per recarsi al porto dell'*Havre*, dove le navi Americane che recarono balle di cotone li prendono a basso prezzo siccome carico di ritorno. Così la Germania può uscire dall'Europa per cinque grandi porti, solcando tre mari diversi: il Baltico cioè, il Mare del Nord e l'Oceano.

Agli occhi degli armatori e dei proprietari di vascelli gli emigranti rappresentano altrettanta merce di trasporto, e si considerano come risorse di nolo. Conveniva pertanto regolare anche qui questo nuovo ramo d'industria marittima. Nel 1847 il senato di Brema, e nel 1848 il granconsiglio d'Amburgo hanno promulgato le ordinanze che sono al presente in vigore. Codeste ordinanze, in unione alle disposizioni anteriori, reggono tutte le fasi dell'operazione, dal giorno in cui l'emigrante, *pervenuto dagli altri Stati della Germania*, tocca il territorio della città libera, fino al momento in cui egli sarà sbarcato al porto di sua destinazione. Per una misura di precauzione, di cui l'esperienza ha dimostrato la necessità, esse autorizzano l'espulsione dei viaggiatori che non avessero sufficienti mezzi per attendere la partenza della nave. Ad Amburgo, se la partenza viene ritardata oltre il termine fissato dal contratto d'imbarco, l'armatore è tenuto di pagare al viaggiatore un'indennità di soggiorno.

Il Governo Belgio ha pubblicato nell'anno 1848 un'ordinanza reale, che ha stabilito le basi della legislazione sull'argomento, e che fu completata da un'altra ordinanza del 10 maggio 1850. In virtù di questo ultimo atto venne istituita in Anversa una *Commissione d'ispezione degli emigrati*, sotto gli ordini del governatore della provincia. I passaggeri sono stati troppo sovente vittima della cupidigia degli speculatori, e l'amministrazione belgia ha compreso che, per impegnarli a prendere la strada d'Anversa, essa doveva conceder loro buone garanzie e proteggerli contro qualsiasi abuso di confidenza. Essa ha forse spinto tropp'oltre, con molto lodevole intenzione, le precauzioni del regolamento.

L'Olanda, la Svezia, la Norvegia, e fino la Finlandia mandano qualche colono in America: questo movimento però è restato fin'ora assai ristretto, e si confonde con quello della Germania. La Francia non contribuisce che per una piccola parte all'emigraziono europea. Lo stabilimento dei Baschi sulle rive della Plata è un fatto eccezionale e puramente locale. Tuttavia se la Francia non è ancora entrata arditamente nella corrente della grande emigrazione trasantlantica, essa trovasi in eccellente posizione per prestare le sue strade ed i suoi porti alle popolazioni che dal centro e dall'est dell'Europa si gettano verso l'Oceano. Il compimento della strada di ferro di Strasburgo ha aumentato le facilitazioni che la Francia offre naturalmente a questo transito per chi si reca al porto dell'*Havre*.

Allorchè si considera lo slancio irresistibile che trascina una frazione così considerevole della grande famiglia germanica, si rimane a buon diritto presi di meraviglia. Per i popoli che abitano le coste, l'emigrazione è un fatto semplice e naturale: le relazioni stabilite pei traffici, la vista continua di navi che approdano o che partono, e sopratutto la prospettiva dell'Oceano sempre agitato, le cui onde viaggiatrici l'immaginazione si compiace di seguire sotto altri cieli, provocano ed istigano le idee di espatriazione. Quivi noi ci troviamo in presenza di popolazioni mediterranee che disertano i loro campi ed i loro monti, percorrono penosamente vasti spazj, traversano territorj stranieri, e non esitano a sfidare i perigli marittimi. Convien dire che l'attrattiva sia molto potente o la necessità molto imperiosa per continuare questo grande movimento.

La Germania non possede colonie, ma essa invia nel Nuovo-Mondo una razza virile che paga nobilmente il suo tributo alla legge del lavoro e che onora l'emigrazione europea.

F. . . . . I.

POESIA E SPECULAZIONE

Chi mai troverà un nesso logico tra questi due vocabili stampati a lettere majuscole? Poesia e miseria... ciò è in piena regola; poesia e pazzia... sono quasi sinonimi: ma poesia e speculazione? Andiamo a capo, o lettori, ed io vi dimostrerò il nesso logico della poesia e della speculazione.

Non è vero che gli uomini moderni speculano su tutto, e che la speculazione è indizio di sociale progresso? Gl' inventori di empiastri atti a rinnovare colla spesa di pochi franchi i miracoli di Sant' Antonio speculano sulla bonarietà di quelli (molti o pochi?) che vorrebbero guarire del cancro bagnandosi coll' aqua fresca: le donne speculano sui vezzi naturali ed aquisiti per trovare un marito o un amante: i danarosi speculano sul bisogno o sui capricci altrui: i maestri di lingua speculano sulla smania universale di dir spropositi e d'apparire educati senza fatica: i cantanti speculano sulle trachee, le prime ballarine assolute sull' agilità delle gambe e... Era tempo dunque che anche i rimatori (vulgo poeti) trovassero il modo di speculare sulle buone o cattive consuetudini sociali. E un bell' esempio di speculazione poetica darà Udine, forse prima tra le città italiane.

La cosa è così e così. Tre fabbricatori di rime che non dispiacuero al pubblico rispettabile sempre ne' suoi giudizj, i quali non hanno mai contato i versi sulle dita, e i quali conoscono solo di nome quel libraccio intitolato rimario di messer Ruscelli, si raccolsero l'altrieri *a conferenza sotto* la protezione delle stampelle di Asmodeo il diavolo zoppo, invocarono le Muse, (ancora le Muse dopo i funerali della mitologia?) e proferirono in coro i seguenti *considerando* colla conclusione poetico-*speculativa che i lettori leggeranno più sotto.*

Considerando che vige in Udine e Provincia l'usanza di festeggiare con sonetti colla coda e senza coda, con anacreontiche ecc. le nozze di chi si ammoglia per amore, e di chi si ammoglia per la dote, e che la *grande maggioranza* di questi sonetti, anacreontiche ecc. ecc. sono una sfida al senso comune, nonchè violazioni d' ogni regola estetica;

Considerando che l'uso delle necrologie continua malgrado i versi *scherzosi* di Arnaldo Fusinato, che continuerà fino a che moriranno uomini e donne, e sopraviverà un erede;

Considerando che queste necrologie sono dettate il più delle volte in uno stile barbaro, goffo e ridicolo, per cui i morti perdono piuttosto che guadagnar fama, e che il più delle iscrizioni scolpite sul marmo sono un vituperio della epigrafia italiana;

Considerando che v' hanno molti casi nella vita, in cui un uomo abbisogna di esprimere con chiarezza, precisione ed eleganza i suoi pensieri, e che pochi sanno scrivere, malgrado i maestri di calligrafia e di grammatica che ormai si moltiplicano come le locuste di Egitto;

Considerando molte altre cose che si potrebbero dire in proposito, e che non si dicono, com' anche la pubblica opinione la quale fino ad oggi tratta i poeti e i letterati con noncuranza perchè inetti alla speculazione:

Col primo gennajo 1853 è istituita in Udine una società anonima di speculazione poetico-letteraria sulle nozze, messe nuove, funerali, onomastici, natalizii ecc. ecc. Chiunque vorrà approfittare delle penne della società, si indirizzi all'*ufficio dell' Alchimista*, *esponendo* in iscritto il suo desiderio e promettendo di pagare il lavoro a norma della seguente tariffa:

1. Un sonetto senza coda austr. L. 6.
2. Idem colla coda lunga a piacere del *committente austr.* L. 9.
3. Una canzone di stile classico austr. L. 24.
4. Idem di stile romantico, però con rispetto al senso comune e all' eleganza del verso, austr. L. 12.
5. *La necrologia di un galantuomo* austr. L. 6. ed anche *gratis.*
6. Idem di un morto che non fu mai vivo, austr. L. 30.
7. Un' epigrafe da scolpirsi in marmo di linee *sette, austr.* L. 9.
8. Idem da stamparsi e senza riguardo alle linee austr. L. 6.

I pagamenti si faranno alla consegna del componimento ed in moneta sonante a corso di *piazza.*

Questi componimenti potranno essere stampati col nome e cognome del committente, quasi fossero parti del suo cervello, chè la società poetico-speculativa si obbliga alla segretezza, però verso *la tassa generale di austr. L. 2 per ciascuno.* È utile avvertire che all'ufficio dell' *Alchimista* vi sarà sempre un deposito di poesie e di prose addette alle varie occasioni e ai meriti varii ed immaginabili delle persone che si maritano, che cantano messa *o che muojono... sonetti, odi, anacreontiche, salmi* ecc. ecc., un vero bazar di abiti fatti e addatti ad ogni dosso.

Per provvedere poi agli interessi della società poetico-letteraria e per salvaguardia del buon gu-*sto, Asmodeo il diavolo zoppo cominciando dal* 1 gennajo 1853 p. v. renderà conto sull'*Alchimista* di tutti gli spropositi di lingua e di stile, di tutte le abberrazioni poetiche cui riscontrerà nei componimenti d' *occasione* che si pubblicheranno colle *stampe entro* il *territorio friulano.*

Si invitano tutti i giornalisti d' Italia a ristampare questo programma, e per onore delle lettere e per rimediare al *deficit* delle loro borse ad imitare un sì bell' esempio.

Baviera o del Baden che si decide a lasciare il suo campo si trova ad una grande distanza dal porto; egli non ha mai veduto il mare. I sensali d'emigrazione e gli agenti delle compagnie pongono in opera seduzioni e promesse: gli consegnano un biglietto col quale, al suo arrivo ad Amburgo od a Brema, otterrà passaggio sopra nave in partenza. Conviene che egli sopporti la fatica e le spese di un lungo tragitto per terra; tassato dagli speculatori che, sotto pretesto di venirgli in ajuto, abusano della sua credulità e buona fede, trovasi egli sovente al termine delle sue risorse prima di essere giunto alla prima stazione, ed è obbligato a spogliarsi pezzo a pezzo, e per vile moneta, del suo modesto bagaglio: fortunato quando la nave su cui monta mette immediatamente alla vela e lo trasporta senza ritardo sovra una terra migliore!

Dei tre porti anseatici, Brema è quella che ha la prima esperito gli utili che l'emigrazione può procurare alla marina mercantile: 40,000 passaggieri, due terzi dei quali si diriggono verso gli Stati-Uniti, s'imbarcano ciascun anno a bordo delle sue navi. Amburgo e Lubecca si sono affrettate di seguire l'esempio di Brema, ed i loro armatori hanno stabilito un servizio regolare di vaporiere e bastimenti a vela, che mantengono comunicazioni dirette coi principali porti dell'America. La traversata da Amburgo a Nuova-York si compie in ventidue giorni, ed il prezzo del passaggio per i posti di sotto-coperta non eccedono i duecento franchi. L'affluenza degli emigranti verso le miniere della California ha dato un nuovo impulso a questi armamenti, che produssero risultati assai vantaggiosi. Anche Anversa richiama un certo numero di passaggeri. Noi vediamo in fine i Tedeschi e gli Svizzeri attraversare la Francia per recarsi al porto dell'*Havre*, dove le navi Americane che recarono balle di cotone li prendono a basso prezzo siccome carico di ritorno. Così la Germania può uscire dall'Europa per cinque grandi porti, solcando tre mari diversi: il Baltico cioè, il Mare del Nord e l'Oceano.

Agli occhi degli armatori e dei proprietari di vascelli gli emigranti rappresentano altrettanta merce di trasporto, e si considerano come risorse di nolo. Conveniva pertanto regolare anche qui questo nuovo ramo d'industria marittima. Nel 1847 il senato di Brema, e nel 1848 il granconsiglio d'Amburgo hanno promulgato le ordinanze che sono al presente in vigore. Codeste ordinanze, in unione alle disposizioni anteriori, reggono tutte le fasi dell'operazione, dal giorno in cui l'emigrante, *pervenuto dagli altri Stati della Germania*, tocca il territorio della città libera, fino al momento in cui egli sarà sbarcato al porto di sua destinazione. Per una misura di precauzione, di cui l'esperienza ha dimostrato la necessità, esse autorizzano l'espulsione dei viaggiatori che non avessero sufficienti mezzi per attendere la partenza della nave. Ad Amburgo, se la partenza viene ritardata oltre il termine fissato dal contratto d'imbarco, l'armatore è tenuto di pagare al viaggiatore un'indennità di soggiorno.

Il Governo Belgio ha pubblicato nell'anno 1848 un'ordinanza reale, che ha stabilito le basi della legislazione sull'argomento, e che fu completata da un'altra ordinanza del 10 maggio 1850. In virtù di questo ultimo atto venne istituita in Anversa una *Commissione d'ispezione degli emigrati*, sotto gli ordini del governatore della provincia. I passaggeri sono stati troppo sovente vittima della cupidigia degli speculatori, e l'amministrazione belgia ha compreso che, per impegnarli a prendere la strada d'Anversa, essa doveva conceder loro buone garanzie e proteggerli contro qualsiasi abuso di confidenza. Essa ha forse spinto tropp'oltre, con molto lodevole intenzione, le precauzioni del regolamento.

L'Olanda, la Svezia, la Norvegia, e fino la Finlandia mandano qualche colono in America: questo movimento però è restato fin'ora assai ristretto, e si confonde con quello della Germania. La Francia non contribuisce che per una piccola parte all'emigrazione europea. Lo stabilimento dei Baschi sulle rive della Plata è un fatto eccezionale e puramente locale. Tuttavia se la Francia non è ancora entrata arditamente nella corrente della grande emigrazione trasantlantica, essa trovasi in eccellente posizione per prestare le sue strade ed i suoi porti alle popolazioni che dal centro e dall'est dell'Europa si gettano verso l'Oceano. Il compimento della strada di ferro di Strasburgo ha aumentato le facilitazioni che la Francia offre naturalmente a questo transito per chi si reca al porto dell'*Havre*.

Allorchè si considera lo slancio irresistibile che trascina una frazione così considerevole della grande famiglia germanica, si rimane a buon diritto presi di meraviglia. Per i popoli che abitano le coste, l'emigrazione è un fatto semplice e naturale: le relazioni stabilite pei traffici, la vista continua di navi che approdano o che partono, e sopratutto la prospettiva dell'Oceano sempre agitato, le cui onde viaggiatrici l'immaginazione si compiace di seguire sotto altri cieli, provocano ed istigano le idee di espatriazione. Quivi noi ci troviamo in presenza di popolazioni mediterranee che disertano i loro campi ed i loro monti, percorrono penosamente vasti spazj, traversano territorj stranieri, e non esitano a sfidare i perigli marittimi. Convien dire che l'attrattiva sia molto potente o la necessità molto imperiosa per continuare questo grande movimento.

La Germania non possede colonie, ma essa invia nel Nuovo-Mondo una razza virile che paga nobilmente il suo tributo alla legge del lavoro e che onora l'emigrazione europea.

F. . . . . I.

Si è fatta a Berlino l'applicazione di una scoperta che produsse grande impressione: cioè, di spegnere il fuoco con paglia tritata. La cosa pareva, a prima vista, talmente incredibile, che anche adesso sarebbe lecito di dubitarne, se molte sperienze, fatte davanti un gran numero di persone, e che si possono replicare da chicchessia, non escludessero ogni dubbio. Citeremo due di tali esperienze. — Si gettarono in un fuoco di caminetto troppo vivo alcune manate di paglia tritata, e il fuoco si estinse subito. Fu accesa una mezza canna di legno di faggio secchissimo, e quando il fuoco fu molto vivo, fu coperta di alcune palate di paglia tritata, sulla quale si sparse in seguito polvere da fucile; il tizzo si spense all'istante, e la polvere, separata dal fuoco solo per uno strato di paglia tritata, non si accese. — Se l'esperienze complicate confermano che la paglia trita sia dotata di questa proprietà d'estinguere il fuoco, il vantaggio di questa scoperta sarà immenso. A tale effetto, ed anche per provare la causa fisica di questo fenomeno, il Governo prussiano ha fatto fare esperienze pubbliche, le quali hanno dato soddisfacenti risultati, ed hanno confermato ciò che s'era di già supposto, cioè, che la causa principale di questo fenomeno sia la umidità, ch'esce dalla paglia tritata, quando questa comincia a riscaldarsi.

Il magnetismo animale, che trovò tanti amici in Inghilterra, Francia e Germania, comincia anche tra noi a far parlare di se e ad occupare le menti dei dotti, a' quali le pastoje scolastiche non abbiano però impedito il libero uso del pensiero. Difatti vedemmo annunciata una *cronaca del magnetismo*, che si pubblicherà a Milano nel 1853 sotto la redazione del dott. Giuseppe Terzaghi, e questa cronaca indicherà ogni progresso della nuova teoria e le opinioni d'ogni cultore delle scienze naturali sull'argomento, riassumendole dai fogli esteri e da memorie de' scrittori nostrali. Il dott. Terzaghi dice d'imprendere questa pubblicazione per amore della verità, scevro da ogni preconcezione ostinata, libero da ogni stilla di fanatismo. Se così è, noi ci congratuliamo con lui, ed auguriamo bene della sua intrapresa.

Al signor Luigi Mazzoldi, direttore della *Sferza*, non mancano mai gli argomenti con cui esercitare la sua facile ed elegante penna. Nell'ultimo numero però egli non trovava nell'*attualità* nulla di *sferzabile* (!!), se non che si ricordò dell'Ateneo di Brescia, e giù la sferza sul povero Ateneo in un articolo antiaccademico. Signor Luigi, perchè tanto sdegno contro un corpo morale che è *impedito* nell'esercizio delle sue funzioni? È questa la vantata *attualità* de' vostri articoli? Oh è meglio che scriviate in certe occasioni: *a proposito di zucche* ecc.

A Monaco è stata fusa in bronzo, alla fonderia reale, la statua equestre colossale del re di Svezia Carlo Giovanni XIV (Bernadotte), il cui modello è stato eseguito a Roma dal celebre scultore svedese Fogelberg. La figura del re e quella del cavallo sono d'un sol getto: vi sono impiegati 227 quintali di bronzo. — Un gran numero di spettatori assisteva alla operazione, che riuscì perfettamente. Questo monumento, eseguito a spese della borghesia di Stoccolma, sarà eretto sulla gran piazza di quella città.

Possiamo comunicare una buona notizia. Lo stabilimento di Banca a Venezia andrà senza dubbio in effetto. — Una Ditta Bancaria di Francoforte, e quella precisamente che aveva a mezzo del sig. Karrer dichiarato di pigliare mille azioni, rinnovò per dispaccio telegrafico la domanda di acquisto per altrettante azioni. Sembra però che questa Ditta, per farsi acquirente, esiga che le azioni sieno pagabili senza giro.

Il pittore Ingres, noto agl'Italiani per aver tenuto il suo sessennio di direzione dell'Accademia francese a Roma, sta dipingendo l'apoteosi di Napoleone in una sala del palazzo municipale a Parigi.

Le idee napoleoniche, pensieri del principe Luigi Napoleone, furono or ora voltate in italiano e stampate a Torino.

Il 25 novembre si gettò nel cantiere di Amsterdam la chiglia della corvetta la *Medusa*, il primo vascello di guerra olandese, munito nello stesso tempo di vele, e d'una macchina ad elice. Il nuovo naviglio, che sarà di grande lunghezza, porterà canoni da 60 e da 30. Fu deliberata la costruzione di una nuova chiesa cattolica ad Amsterdam per la somma di 74,600 fiorini.

La duchessa di Sutherland prese l'iniziativa di una lega di donne inglesi contro la schiavitù usata in America, e all'uopo convocò molte signore di distinzione e mogli di membri eminenti del clero. Si tratterebbe sopratutto di far cessare la nullità del matrimonio con donne schiave, e far abolire la legge che punisce l'istruzione data ai neri e ai loro figli.

Morì lady Ada Augusta Lovelace, unica figlia di lord Byron, la quale era nata nel 1815, e quindi aveva 37 anni. Anche suo padre era della stessa età quando morì. L'illustre poeta l'amava svisceratamente, e nel *Childe-Harold* la chiamò *unica figliuola della mia famiglia e del mio cuore.*

Tutte le fabbriche di tabacco nella Monarchia Austriaca sono in tal maniera occupate nel fabbricare zigarri, che a gran stento possono coprire il bisogno, per cui il Ministero trovò necessaria l'erezione d'una nuova fabbrica. Dall'introduzione del monopolio de' tabacchi nell'Ungheria, il bisogno di zigarri s'è aumentato quasi del doppio.

L'eccelso ministero dell'istruzione ha ordinato che sia compilata una distinta di tutti i luoghi della Monarchia Austriaca che appartengono ad un distretto chiesastico, in cui attualmente non v'è scuola alcuna. Il prelodato ministero vuole prendere le disposizioni affinchè ogni luogo abbia la sua scuola.

Continua a svilupparsi in Francia il ristabilimento della liturgia romana. Prima di partire per Roma mons. Bavier vescovo del Mans indirizzò al suo clero una circolare per annunziargli la risoluzione di ristabilir la liturgia romana nella sua diocesi.

È aperta una sottoscrizione generale, il cui minimo contributo è di un franco, per fare in nome della Francia un presente a Luigi Napoleone. Sarà esso uno scudo nazionale. Il modello è dello scultore Caccia, il marito della cantante Rossi.

Abbiamo a lamentare la morte di uno dei più vecchi letterati piemontesi, l'intendente Paolo Raby, antico estensore della *Gazzetta Piemontese*. Una gran parte de' suoi scritti letterarii fu pubblicata nel secolo scorso.

L'Accademia francese interpellò ufficialmente Vittore Hugo se l'ultimo proclama rivoluzionario fosse stato effettivamente sottoscritto da lui. In caso di risposta affermativa essa ha intenzione di escluderlo dal novero de' suoi membri.

Il *Profeta* di Jolspa assicurò che anche il dicembre sarà nebbioso, umido e poco freddo. Nel gennaio e nel febbraio infieriranno grandi tempeste; tuttavia anche in questo mese alterneranno rapidamente il freddo e il caldo.

A quanto udiamo, l'amministrazione dello Stato ha ordinate 56 locomotive per le corse oltre il Semmering, avvegnachè già nell'anno prossimo sarà attivato il trasporto delle merci oltre il Semmering.

In caso di disastri sulle ferrovie si divulga l'uso di prendere l'imagine dello *status quo* mediante daguerrotipia. I primi esperimenti furono fatti in Prussia.

L'Inghilterra perdette la sua più anziana letterata. Miss Berg, celebre per i suoi tanti romanzi, morì in Londra nell'età di 90 anni.

Dal 1.° gennaio al 28 settembre 1852 sono arrivati a San Francisco (California) 54,516 passeggieri.

Baviera o del Baden che si decide a lasciare il suo campo si trova ad una grande distanza dal porto; egli non ha mai veduto il mare. I sensali d'emigrazione e gli agenti delle compagnie pongono in opera seduzioni e promesse: gli consegnano un biglietto col quale, al suo arrivo ad Amburgo od a Brema, otterrà passaggio sopra nave in partenza. Conviene che egli sopporti la fatica e le spese di un lungo tragitto per terra; tassato dagli speculatori che, sotto pretesto di venirgli in ajuto, abusano della sua credulità e buona fede, trovasi egli sovente al termine delle sue risorse prima di essere giunto alla prima stazione, ed è obbligato a spogliarsi pezzo a pezzo, e per vile moneta, del suo modesto bagaglio: fortunato quando la nave su cui monta mette immediatamente alla vela e lo trasporta senza ritardo sovra una terra migliore!

Dei tre porti anseatici, Brema è quella che ha la prima esperito gli utili che l'emigrazione può procurare alla marina mercantile: 40,000 passaggieri, due terzi dei quali si diriggono verso gli Stati-Uniti, s'imbarcano ciascun anno a bordo delle sue navi. Amburgo e Lubecca si sono affrettate di seguire l'esempio di Brema, ed i loro armatori hanno stabilito un servizio regolare di vaporiere e bastimenti a vela, che mantengono comunicazioni dirette coi principali porti dell'America. La traversata da Amburgo a Nuova-York si compie in ventidue giorni, ed il prezzo del passaggio per i posti di sotto-coperta non eccedono i duecento franchi. L'affluenza degli emigranti verso le miniere della California ha dato un nuovo impulso a questi armamenti, che produssero risultati assai vantaggiosi. Anche Anversa richiama un certo numero di passaggeri. Noi vediamo in fine i Tedeschi e gli Svizzeri attraversare la Francia per recarsi al porto dell'*Havre*, dove le navi Americane che recarono balle di cotone li prendono a basso prezzo siccome carico di ritorno. Così la Germania può uscire dall'Europa per cinque grandi porti, solcando tre mari diversi: il Baltico cioè, il Mare del Nord e l'Oceano.

Agli occhi degli armatori e dei proprietari di vascelli gli emigranti rappresentano altrettanta merce di trasporto, e si considerano come risorse di nolo. Conveniva pertanto regolare anche qui questo nuovo ramo d'industria marittima. Nel 1847 il senato di Brema, e nel 1848 il granconsiglio d'Amburgo hanno promulgato le ordinanze che sono al presente in vigore. Codeste ordinanze, in unione alle disposizioni anteriori, reggono tutte le fasi dell'operazione, dal giorno in cui l'emigrante, *pervenuto dagli altri Stati della Germania*, tocca il territorio della città libera, fino al momento in cui egli sarà sbarcato al porto di sua destinazione. Per una misura di precauzione, di cui l'esperienza ha dimostrato la necessità, esse autorizzano l'espulsione dei viaggiatori che non avessero sufficienti mezzi per attendere la partenza della nave. Ad Amburgo, se la partenza viene ritardata oltre il termine fissato dal contratto d'imbarco, l'armatore è tenuto di pagare al viaggiatore un'indennità di soggiorno.

Il Governo Belgio ha pubblicato nell'anno 1848 un'ordinanza reale, che ha stabilito le basi della legislazione sull'argomento, e che fu completata da un'altra ordinanza del 10 maggio 1850. In virtù di questo ultimo atto venne istituita in Anversa una *Commissione d'ispezione degli emigrati*, sotto gli ordini del governatore della provincia. I passaggeri sono stati troppo sovente vittima della cupidigia degli speculatori, e l'amministrazione belgia ha compreso che, per impegnarli a prendere la strada d'Anversa, essa doveva conceder loro buone garanzie e proteggerli contro qualsiasi abuso di confidenza. Essa ha forse spinto tropp'oltre, con molto lodevole intenzione, le precauzioni del regolamento.

L'Olanda, la Svezia, la Norvegia, e fino la Finlandia mandano qualche colono in America: questo movimento però è restato fin'ora assai ristretto, e si confonde con quello della Germania. La Francia non contribuisce che per una piccola parte all'emigraziono europea. Lo stabilimento dei Baschi sulle rive della Plata è un fatto eccezionale e puramente locale. Tuttavia se la Francia non è ancora entrata arditamente nella corrente della grande emigrazione trasantlantica, essa trovasi in eccellente posizione per prestare le sue strade ed i suoi porti alle popolazioni che dal centro e dall'est dell'Europa si gettano verso l'Oceano. Il compimento della strada di ferro di Strasburgo ha aumentato le facilitazioni che la Francia offre naturalmente a questo transito per chi si reca al porto dell'*Havre*.

Allorchè si considera lo slancio irresistibile che trascina una frazione così considerevole della grande famiglia germanica, si rimane a buon diritto presi di meraviglia. Per i popoli che abitano le coste, l'emigrazione è un fatto semplice e naturale: le relazioni stabilite pei traffici, la vista continua di navi che approdano o che partono, e sopratutto la prospettiva dell'Oceano sempre agitato, le cui onde viaggiatrici l'immaginazione si compiace di seguire sotto altri cieli, provocano ed istigano le idee di espatriazione. Quivi noi ci troviamo in presenza di popolazioni mediterranee che disertano i loro campi ed i loro monti, percorrono penosamente vasti spazj, traversano territorj stranieri, e non esitano a sfidare i perigli marittimi. Convien dire che l'attrattiva sia molto potente o la necessità molto imperiosa per continuare questo grande movimento.

La Germania non possede colonie, ma essa invia nel Nuovo-Mondo una razza virile che paga nobilmente il suo tributo alla legge del lavoro e che onora l'emigrazione europea.

F. . . . . I.